

# Pestré dějiny podkrušnohorských trolejbusů

Trolejbusy, moderní následovníci svých dědečků, kteří brázдили ulice Berlína již roku 1882, se po 2. světové válce objevily i pod Krušnými horami. Jejich osudy v sousedících městech však byly překvapivě rozdílné.

## Most a Litvínov

Přetížená trať původní úzkorozchodné tramvaje nestačila za války plnit nároky na přepravu zaměstnanců k nově vybudované chemičce. K vybudování paralelní trolejbusové trati však došlo až po válce. První úsek mezi Litvínovem VI a Zálužím zahájil provoz v prosinci 1946, obsluhovaly ho zpočátku trolejbusy italského původu. V roce 1948 byla trať prodloužena do Mostu a postupně přibývaly další úseky i nové vozy (Tatra 400, Škoda 7Tr). V roce 1952 tratě měřily již 16,3 km, vzhledem k pokračující výstavbě chemických závodů v Záluží se ale prosadil nový systém normálně rozchodné velkokapacitní tramvaje. Postupný útlum trolejbusů vyvrcholil jejich zrušením v lednu 1959.

## Děčín

Po sloučení Děčína s Podmokly v roce 1948 bylo rozhodnuto zajistit obsluhu městských částí trolejbusy. Na první linku vyjely vozy Vetra-ČKD v roce 1950. Základní síť dokončili v Děčíně roku 1952 a v šedesátých letech dosáhl provoz maximálního rozsahu, když na obsluhu čtyř linek disponoval dopravní podnik 25 vozy.

Doprava v Děčíně trpěla problémy. Nárůst průjezdní dopravy přetěžoval místní komunikace i tehdy jediný most přes Labe, přičemž nízké podjezdy pod železničními tratěmi spolu s potřebnou obnovou trolejového vedení omezovaly pohyblivost trolejbusů. V období odklonu od trolejbusové dopravy bylo proto roku 1967 rozhodnuto o náhradě trolejbusů za autobusy. Trolejbusy naposledy vyjely 14. prosince 1973.

## Teplice

Trolejbusy poprvé vyjely v létě roku 1952 na okružní linku vnitřním městem, doplnily páteřní trať tehdejších tramvajů. Spory mezi zastánci tramvajů a trolejbusů se projevovaly jak novými investicemi, tak i náhlým útlumem. Když byly tramvaje v roce 1959 zrušeny, začala se MHD orientovat pouze na trolejbusy a autobusy.

Po určité stagnaci se od osmdesátých let v Teplicích začaly stavět nové trolejové trati a obměnil se vozový park. V závěru 20. století se přiostrily diskuse o tom, zda by se z čistě ekonomických důvodů neměly trolejbusy raději zrušit. Z jednání teplického zastupitelstva však vyplynulo, že trolejbusy v lázeňském městě zřejmě zůstanou alespoň v takovém rozsahu jako doposud. Musí však dojít k nákupu nových vozů.

## Ústí nad Labem

O zavedení trolejbusové dopravy v Ústí nad Labem se uvažovalo ještě v době, kdy po krajském městě jezdily tramvaje. Avšak od doby jejich zrušení v roce 1970 to trvalo 18 let, než se ve zdejších ulicích objevil další ekologický dopravní prostředek.

Během několika let vznikla v Ústí nad Labem řada dalších trolejbusových tratí, na nichž nyní jezdí 12 linek, vedených až daleko za hranice města. V současnosti se připravuje výstavba další tratě, která by měla obsluhovat též pravý břeh Labe. V Ústí nad Labem trolejbusy převzaly většinu hlavních tahů MHD a těší se další perspektivě.

## Chomutov a Jirkov

Počátkem osmdesátých let vznikl v aglomeraci Chomutov - Jirkov projekt zavedení tramvajů. Doprava provozovaná tehdejší ČSAD totiž nezvládala růst městské zástavby. Avšak původní projekt se zdál být příliš drahý, takže byl posléze změněn na výstavbu větvící se trolejbusové sítě. Kromě páteřní tratě Chomutov - Jirkov se přistoupilo k zajištění obsluhy trolejbusy i v přílehlých sídlištích.

První trolejbusy vyjely v roce 1995 a po deseti letech se staly nedílnou součástí života této hustě obydlené oblasti.

## Přežijí v novém století?

Názory na trolejbusy se mění nejen s dobou, ale i město od města, jsou zatracovány i vítány. Je třeba připomenout, že provoz trolejbusů, navíc ve městech se znečištěným životním prostředím či v místech lázeňských, je mnohem kulturnější a čistější než autobusový. Nakonec neopomeňme fakt, že i celkový kolorit trolejbusové dopravy, právě tak jako dopravy tramvajové, vytváří jistou kulisu, která odlišuje město od maloměsta či vesnice.



V Teplicích jsou dnes nejrozšířenějšími vozy Škoda 14Tr



V 60. letech se v ulicích podkrušnohorských měst objevily vozy Škoda 9Tr.



Italský původ, nezvyklé tvary - to byly první trolejbusy na lince mezi Litvínovem a Zálužím (rok 1946).